Robert Prieß: Wie ich zur Taucherei kam.

Story I

Ich wurde 1910 als Sohn eines Steuermanns in Cuxhaven geboren. Schon mit 10 Jahren wußte ich wo Back- und Steuerbord ist und konnte ein Boot durch den Hafen schippern. Mit 14 Jahren verließ ich die Schule. 14 Tage vor der Konfirmation wurde ich von meinem Vater gefragt, was ich nun werden wollte. Meine Antwort war natürlich: Seemann, wie meine Vorfahren. Mein Vater sagte darauf, du erlernst erst einen Beruf! Dagegen konnte ich nichts machen, denn man brauchte damals von seinen Eltern die Erlaubnis. Ohne diese durfte kein Schiffer einen Schiffsjungen an Bord nehmen, der noch unter 21 Jahre alt war. So erlernte ich 4 Jahre lang das Schiffszimmerhandwerk. Als ich ausgelernt hatte, wollte ich als Schiffszimmerer zur See fahren. Aber leider waren die Zeiten schlecht. Die meisten Schiffe lagen nutzlos im Hafen und hatten keine Fracht. Wir hatten damals 4 Millionen Arbeitslose.

Da blieb ich lieber auf der Werft, wo ich noch Arbeit hatte. Nun entschloss ich mich, noch die Taucherei zu erlernen. Ich ging zur Taucherfirma Otto Wulf in Cuxhaven und trug Ihnen mein Anliegen vor. Da er mir selbst keine Lehrstelle als Taucher geben konnte, fuhr er mit mir nach Hamburg, um dort eine Lehrstelle zu suchen. Aber die Bedingungen waren zu schlecht. Ich sollte dort ein Jahr ohne Entgelt arbeiten und mich noch selbst beköstigen. Das konnte ich nicht tragen. Da sagte der alte Otto Wulf zu mir, *dat mokt wi anners, du krigst min Dückergeschirr und denn möt de oll Peter Steffens di dat dückern leern!*

Gesagt getan, oll Peter erklärte sich bereit. Ich selbst war kräftig und gesund und kannte keine Angst vor dem Wasser. Zuerst mußte ich auf 3 m Wassertiefe das Laufen erlernen. Es ist nämlich nicht so einfach mit dem schweren Geschirr durch den Schlick zu marschieren. Die Stiefel wogen zusammen 36 Pfund, das Brust- und Rückengewicht noch mal 72 Pfund. Der Taucherhelm und das Brustblech noch mal 20 Pfund. Dieses Gewicht wird bei bestimmter Wassertiefe aufgehoben. Ohne diese Gewichte würde sich der Taucher nicht auf dem Grund halten können und würde wie eine Seifenblase an die Wasseroberfläche treiben. Bei je 10 m Wassertiefe steigert sich der Wasserdruck am Taucheranzug um 1 atü. Das ist 1 kg auf einem cm^2. Bei 20 Metern 2 kg usw. Dieser Druck lastet auch auf dem Trommelfell. Das nur nebenbei.

Als ich ein paar Mal das Laufen geübt hatte, ging es schon ganz gut. Nun ging es tiefer. Auf zehn Meter Wassertiefe einen Stahldraht durchzumeißeln ist gar nicht so einfach, denn man kann dort unten in unseren Flußmündungen nicht die Hand vor den Augen sehen. Sägen, bohren und eine Schiffsbodenuntersuchung gehörten auch zur Ausbildung. Als ich alles zu Peter Steffens Zufriedenheit geschafft hatte, sagte er zu mir, mehr kann ich dir nicht beibringen. Das Andere mußt du dir selbst aneignen. Was aus den folgenden Zeiten bestätigt wird.

Story II

Nun konnte ich zeigen, daß ich kleine Taucherarbeiten ausführen konnte. Ich arbeitete weiter auf einer Werft, denn die kleinen Firmen konnten sich zu dieser Zeit keinen Vollzeit-Taucher an Bord leisten. Wenn es aber etwas zu tauchen gab, wurde ich abgerufen. So kam ein Auftrag von der Firma Otto Wulf. Es sollte ein Rohr von der Außenkante eines neuerbauten Leuchtturms zur Innenkante eines Pegels verlegt werden. Der Auftrag kam von einer Baufirma. Ich sollte dafür 50 M bekommen. Mit dem Schiff von Otto Wulf fuhren wir zu dem betreffenden Leuchtturm. Da ich selbst keine Taucherausrüstung besaß, mußte ich die alte Taucherausrüstung von Otto Wulf anziehen. Das heißt, die alten Stiefel mit Bleisohlen, das Stück 9 kg schwer. Als ich mich 10 m tief am Grund befand, merkte ich plötzlich, dass eines meiner Beine ganz leicht wurde. Der Stiefel war im Schlamm stecken geblieben. Die Riemen, die den Stiefel hielten, waren alle abgerissen, so dass ich nicht weiterarbeiten konnte. Ich holte den Stiefel aus dem Schlamm und gab das Signal 1. Ein Telefon hatten wir zu dieser Zeit noch nicht. Signal 1 mit der Sicherheitsleine gegeben, hieß, ich möchte nach oben. Als ich aus dem Wasser war und

man mir das vordere Sichtglas abgeschraubt hatte, sagte ich *„mit dissen Krom goh ick nich weller dol!“* Der alte Otto Wulf schlug vor, wenn du damit einverstanden bist, dann binden wir als Ersatz das Stiefels einen Ankerschäkel mit einer Schmeißleine an das Bein, und du läßt dir 50 M extra geben!

Er rief den Chef des Bauunternehmens herbei. Der wollte nämlich, sobald ich das Rohr verlegt hatte, den Caisson voll Beton schütten lassen. Die Schiffe mit der Ladung lagen schon bereit. Ich trug ihm mein Anliegen vor. Er war bereit mir die 50 DM mehr zu geben. Als man mir mit meinem Einverständnis den schweren Ankerschäkel an das Bein, wo der Schuh hingehörte, befestigt hatte, ging ich wieder in die Tiefe. In gut einer Stunde hatte ich das Rohr befestigt und war um 100 M reicher. Mittlerweile fing es an zu stürmen. Auf dem Weg zu unserem Heimathafen sahen wir eine, die an der Böschung Steine für die Uferbefestigung löschen wollte. Von der groben See wurde sie immer wieder gegen die Böschung gedrückt.

Die beiden Anker, die das Schiff von der Böschung abhalten sollten, hatten nachgegeben, und so war das Schiff in großer Gefahr, zerschlagen zu werden. Da rief Otto Wulf, *dor möht wi hin und helpen!* Otto Wulf hatte nämlich ein Tauch- und Bergungsgeschäft. Wir kamen mit unserem Schiff, als wir unseren Anker ausgesteckt hatten, bis auf 50 Meter heran. Dann saßen auch wir auf Grund. Da sagte Otto Wulf zu mit, *hest du Moot? - Bang wer ich jo nich, sonst wer ick ken Dücker worn.*

Wir nahmen eine lange Leine, machten sie an einen Rettungsring fest. Dann schwamm ich mit dem Ring zur Tjalk rüber. Der Wind und die See trieben mich rüber. Am Schiff halfen mir der Kapitän und der Steuermann an Bord. Nun konnten wir eine dicke Stahltrosse rüber holen und machten sie an einer Ankerwinde und um den Mast fest.

Nun hatten wir eine sichere Verbindung hergestellt. Otto Wulf nahm die Trosse auf seine Winde. So konnten wir die Tjalk von der Böschung holen. Sie war inzwischen leck geschlagen. Dann holte Otto Wulf seine Anker ein und wir kamen langsam von der Unfallstelle fort. Die Tjalk wurde sicher in den Hafen gebracht. Ich bekam für diese Aktion nochmals 50,- DM. So hatte ich an einem Tag 150,- DM verdient. Dafür konnte ich zu der damaligen Zeit einen Maßanzug mit Salamanderschuhen und einem Hut kaufen. Als gelernter Schiffszimmerer auf der Werft verdiente ich 40,- M in der Woche und arbeitete nebenbei als Taucher.

Story III

Mittlerweile war 1939 der zweite Weltkrieg ausgebrochen. Ich wurde zur Marine-Artillerie eingezogen. Ich blieb in meinem Standort Cuxhaven. Eines Tages sah mich der alte Otto Wulf, als Ich in meiner Uniform zum Hafen gegangen war. Seine Worte: *"Wat hefft se denn mit di mokt? se könnt mi doch mien Dücker nich wech nehmen."*

Ich sagte ihm meinen Standort und die Nummer der Kompanie wo er mich erreichen konnte. Eines Tages war es soweit. Ich bekam von meinem Oberleutnant den Befehl, mich an Bord des Taucherschiffes "Otto Wulf" zu begeben.

Ein englisches Flugzeug war beim Feuerschiff Elbe II abgestiirzt. Wir fuhren mit der 4. Hafenschutzflotille bis zur Stelle, wo das Flugzeug liegen könnte. Hier setzten die Boote ihre Suchgeräte aus und harkten den Grund ab, bis eines der Boote an einem unter Wasser liegenden Gegenstand festkam. Setzte eines der Boote eine rote Flagge, so fuhren wir zu diesem Boot hin.

Die Boote waren ehemalige Fischkutter, welche man umgerüstet hatte. Ich saß mit meiner Taucherausrüstung an Deck und konnte von Bord gleich in die Tiefe steigen. Es waren bis zum Grund ca. 20 m. Diese Tiefe schaffte ich in ca. einer Minute. War es ein Wrack, brachte ich eine „Handvoll Muscheln" mit herauf. Auch einen 3 t schweren Anker fand ich dort unten. Da wir damals noch kein Telefon im Taucherhelm hatten, gab ich das Signal 1 , was bedeutete, daß ich nach oben wollte. Ich erstattete Bericht. Otto Wulf selbst gab mir einen dicken Stahldraht mit und sagte: *"de kann noch bruckt warn, den mok man fast!"* In einer viertel Stunde hatten wir den Anker an Deck. Noch ein paar Mal stieg ich vergeblich hinab. Endlich hatten wir aber

auch mit dem abgestürzten Flugzeug Erfolg.

Einmal, wurde ich um 2 Uhr nachts geweckt. Sofort zum Hafen! lautete der Befehl. Ein Vorpostenboot sitzt in der U-Bootsperre fest. In 5 stündiger Unterwasserarbeit konnte das Boot aus der Sperre befreit und in den Hafen gebracht werden.

Story V

Wenn es für mich nichts zu tauchen gab, mußte ich, wie meine Kameraden von der Truppe, Infanteriedienst machen. Mein Obermaat nahm mich besonders vor. Er hatte daran wohl seinen besonderen Spaß. Er sagte öfter: "Prieß, Du wirst nie ein richtiger Soldat." Meine Antwort: "Kann ich auch nicht, den einen Tag die 55-pfündigen Taucherstiefel an den Beinen und am anderen Tag fast nichts an den Füßen. Da bekommt man doch das Schaukeln.“ Auf die Antwort mußte selbst der Obermaat lachen!

Meine Schießbedingungen hatte ich auch noch nicht erfüllt. Da ich nicht immer zu Hause sein konnte und laufend unterwegs war, wurde ich lange Zeit nicht erwischt. Aber schließlich mußte ich doch mit den Rekruten unserer Kompanie zum Schießstand. Mein Obermaat war Hamburger. Ich habe ihm bewiesen, daß ich schießen konnte. Er meinte*: "Minsch, schoten könnt de Dückers doch!“* Meine Antwort: *"Dat kümmt van dat Zielwoter wat wie af un an nehmen doht."*

Bald kam wieder ein Einsatz. Mir wurde befohlen, eine Pinasse, die bei einer Übung untergegangen war, mit zu bergen. Zuerst ließ ich mich nach Hause fahren um mein wollenes Unterzeug zu holen. Ich zog aber auch gleich mein Zivilzeug an, um meine Uniform zu schonen. Und *"dat harr ick nich dröfft."* Ich wurde bei diesem Einsatz ziemlich naß. Erst von draußen, denn die Manschetten meines Taucheranzuges waren ziemlich weit. Es kam somit allerhand Wasser in den Taucheranzug. Nachdem wir das Boot geborgen hatten, wurden wir vom Kommandanten des M-Bootes eingeladen. Nun wurden wir auch noch von drinnen naß.

Da wir anscheinend noch nicht genügend befeuchtet waren, zogen wir an Land um in einer Kneipe noch etwas nachzufüllen. Da ich in Zivil war, *"harr ick dat nich dröfft".*

Spät am Abend öffnete sich die Tür der Kneipe. Herein kam die Streife! Erst der Leutnant meiner Kompanie (im Zivilberuf Jurist und besonders scharf im Dienst), dann ein Unteroffizier und ein paar Soldaten. Sie waren alle von meiner Kompanie und kannten mich recht gut. Verschwinden konnte ich nicht mehr. Sie hatten mich auch gleich entdeckt. *Nu güng dat los, und ick dach bi mi: Nu holl di man stief!*

Ich stand auf so gut es ging. *(harr jo ok allerlei Flüssigkeit to mi nohmen).* Der Leutnant begann mit seiner Rede: "Wie kommen Sie denn hier her und dann noch in Zivil?“ Er sprach von Fahnenflucht und solchen Dingen. Ich antwortete: Ob er nicht wüßte, daß ich zum Tauchen abkommandiert sei. Er: Aber nicht hierher und nicht in diesem Aufzuge! *Help't all nicks, ick müß mit na de Kommandantur. Twee vun mine Mackers schoben mit mi los.*

Auf der Kommandantur Personalaufnahme, Dienstgrad, Stammrollennummer und was da noch so zugehörte. *Ick dach so bi mi, wat dat wull gifft!* Da ich verheiratet war und im Standort wohnte, also keine Fluchtgefahr bestand, konnte ich zunächst nach Hause gehen.

Am anderen Horgen ging ich wieder in die Kaserne. Wenn ich gleich zu meinem Kompaniechef gegangen wäre und Bericht erstattet hätte, wäre es wohl nicht so schlimm geworden. Aber ich dachte: die werden sich schon melden! Mittags beim Apell war es dann soweit. Der Spieß zog sein dickes Buch hervor und hielt eine Strafpredigt: Es gäbe Leute in dieser Kompanie, die wüßten noch nicht daß Krieg wäre usw. Sie wüßten auch nicht, daß sie Soldat wären. *(Ick dach so bi mi, door kann he bloots di mit meenen).* Und richtig, ich mußte vor die Front und mich auszählen lassen. Der ganze Stab stand um mich herum. Jeder wußte etwas beizutragen.

Endlich kam auch ich zu Wort. Ich sagte ihnen, daß ich mit meiner Uniform niemals in einen Taucheranzug steigen könnte. Man würde sie am nächsten Tag nicht wiedererkennen. Ich müßte an Bord auch andere Arbeiten erledigen, wie Winschen bedienen,

mit Stahldrähten hantieren usw. Der Oberleutnant sagte, dann solle ich Drillichzeug anziehen. Ich erwiderte, daß dies auch nicht ginge, denn ich müßte mindestens zwei Päckchen wollenes Unterzeug anziehen, damit mich das Wasser nicht zusammendrückt und ich Schaden nehmen könnte. Lungenentzündung und solche Sachen. *(He har doch keen Ohnung von de Dückere)*. Wenn ich von der Taucherei auch noch Nackenschläge zu erwarten hätte, und ich noch bestraft werden sollte, würde ich lieber die Taucherei aufgeben und nur noch deutscher Soldat sein! Mein Reden bewirkte, daß ich einen „Zivilschein" bekam und nun bei meinen Einsätzen mein eigenes Zeug tragen durfte. Nach ein paar Tagen Urlaub ließ mich mein Oberleutnant zu sich kommen und sagte: „Prieß, Sie sind hier entlassen. Sie werden zur Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven dienstverpflichtet!" Das hatte Otto Wulf in die Wege geleitet. Ich packte meine Militär-Sachen und gab sie ab. Anschließend verabschiedete ich mich von meinen Kameraden. Nun war ich wieder Berufstaucher in Zivil bei der Marine-Ausrüstungsstelle Cuxhaven.

Story VI

Bei meiner neuen Dienststelle bekam ich bald ein neues Taucherboot. Es war ein ehemaliges Rettungsboot des Passagierschiffes "Europa", gut eingerichtet, 12 m lang, 4 m breit und mit einem 50 PS starken Motor ausgerüstet. Nun konnte es richtig losgehen. Ich bekam eine neue Taucherausrüstung mit Telefon und Pressluftbrustgewicht. Mittlerweile war es Winter geworden. Wir schrieben Januar 1940 und hatten einen starken Eisgang. Ein Flugzeugbergungs- und Werkstattschiff kam, bugsiert von zwei Schleppern, in den Hafen. Das halbe Achterschiff stand voll Wasser. Die Pumpen der Schlepper hatten ihre Last, das Schiff schwimmfähig zu halten.

Das Schiff hatte selbst einen Taucher an Bord. Diesen wollte man an der Außenseite des Schiffes hinunterschicken. Der Mann weigerte sich aber, und das mit Recht. Er wäre nämlich vor dem Leck angesaugt worden und hängengeblieben. So ähnlich ist es mir einmal in einer Schleuse ergangen. Ich ließ mich anziehen und kam dem Taucher zu Hilfe, indem ich an die Innenseite des Schiffes heranging. Die Schadenstelle hatte ich bald gefunden. Der Schwanzwellenbock des zwei-Schrauben-Schiffes war durch das dicke Eis aus der Bordwand gerissen worden. Die Nieten hatten sich gelöst. Und es war ein Riss in der Außenhaut. Dadurch kam der starke Wassereinbruch. Ich kam nach oben und meldete dem Kommandanten des Schiffes den Schaden. Gleichzeitig bat ich ihn um eine große Seite fetten Speck. Damit wollte ich die Schadenstelle abdichten.

Der Kommandant guckte mich etwas ungläubig an, aber die Speckseite wurde schnellstens beschafft. Das Verpflegungsamt war nicht weit. Nun ging es mit der Speckseite nach unten. Ich passte sie zwischen den Spanten ein. (Einen Dolch trägt jeder Taucher am Gürtel bei sich) Anschließend legte ich eine Holzplatte oben auf den Speck. Die Leute von der Werft, die man alarmiert hatte, setzten einen Stempel auf die Holzplatte und verkeilten ihn unter Deck. In einer halben Stunde hatten die beiden Schlepper das Schiff lenz gepumpt.

Meine Kameraden zogen mich aus, denn alleine konnte ich nicht aus dem Taucheranzug kommen. Wir wurden vom Kommandanten des Schiffes zu einem Glas Grog eingeladen. Während der Unterhaltung sagte er zu mir, daß er zwar wüßte mit Speck könne man Mäuse fangen, aber ein Schiff damit abdichten, das habe er noch nicht erlebt!

Story VII

Da viele M-Boote bei ihren Arbeiten mit den Otter- oder sonstigen Suchgeräten leicht einen Stahldraht in die Schiffsschraube bekommen konnten, gab es viele Anlässe, wo diese dann in mühsamer Unterwasserarbeit entfernt werden mußten. Nur mit Hammer, Meißel und Eisensäge. Und in unseren Flußmündungen und Häfen der Nordsee kann man trotz der Fenster im Taucherhelm nicht die Hand vor den Augen sehen. Ein Laie wird sich kaum ein Bild davon machen können, wie schwierig es ist, einen Stahldraht von etwa 1 Zoll Dicke unter Wasser abzumeißeln.

Bei einem Boot benötigte ich drei Tage. Beide Schrauben waren blockiert. Die Werften waren überlastet, so dass kein Slip-Platz zu bekommen war. Der Flottillen-Ing. beauftragte mich, das Schiff wieder seeklar zu bekommen. Ich stieg hinab. Nach 45 Minuten kam ich wieder hoch: „Es ist zu schaffen, aber wie lange es dauern wird, kann ich nicht sagen!“

Ich machte mich an die Arbeit. Die Lufttemperatur betrug -15° C. Das Wasser hatte eine Temperatur von + 1° C. Bei diesen Temperaturen 6 - 7 Stunden zu arbeiten ist keine Kleinigkeit. Die Matrosen des Bootes mußten das 25 cm dicke Eis zur Seite schieben, damit ich rauf und runter konnte. Das Eis wurde immer wieder zusammengedrückt.

Meine Hände hatte ich mit wollenen Handschuhen, welche in Fett getränkt waren, bekleidet. Meine Hände kamen mir oft wie abgestorben vor. Ich hatte kaum noch Gefühl in ihnen. Wenn ich nach oben kam, mußten meine Kameraden meine Hände reiben bis das Blut wieder pulsierte. Mir standen oft die Tränen in den Augen. Aber: *week warn, dat gift dat nich!*

Es gibt auch Taucheranzüge mit wasserdichten Handschuhen. In diesen fehlt jedoch das Fingerspitzengefühl. Außerdem sind sie durch die Drahtenden schnell zerrissen, und dann läuft das Wasser in den Anzug. In diesen Anzügen habe ich nicht gern gearbeitet. Wie schon erwähnt, brauchte ich zu dieser Aktion drei Tage. Als wir mit der Arbeit fertig waren, wurde noch ein bischen gefeiert. Zum Schluß bekam ich noch eine Flasche Rum mit nach Hause.

Bald darauf lernte ich auf der Kriegsmarinewerft W'haven das "Autogenunterwasserbrennen". Ich sollte einmal ein Horchgerät, das sich verklemmt hatte, unter Wasser absägen. Da es aus Stahlguß bestand, war das kaum möglich. Es wurde damals mit Wasserstoff und Sauerstoff gebrannt. Für uns war das nicht das Ideale. Der Sauerstoff gefror im Winter und mußte mit Heizschlangen vorgewärmt werden. Dies war auf unserem kleinen Boot sehr umständlich, denn zu einer Batterie gehörten 5 Gas-Flaschen. Später lernte ich das elektrische Unterwasserbrennen und das Schweißen, was damals neu war.

Story IX

Eines Tages wurde ich nach Bremerhaven beordert. Dort hatte ein Sperrbrecher einen dicken Stahldraht in die Schiffsschraube bekommen. Durch einen mir unbekannten Umstand konnte das Schiff nicht ins Dock. Zwei Taucher waren schon vor mir an der Arbeit, um den Draht zu entfernen. Es gelang ihnen jedoch nicht.

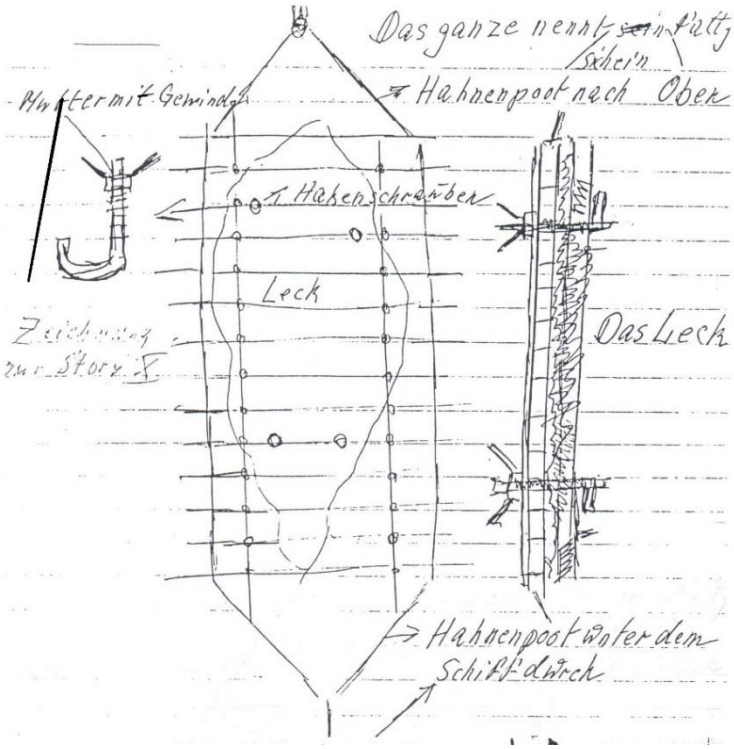
Da ich elektrisch brennen konnte, mußte ich nun ran, um den Schaden zu beseitigen. Als ich mit meinem Kollegen dort ankam, stellte sich heraus, daß man kein Strom-Aggregat hatte, welches bis 1000 Ampere liefern konnte. Diese Amperezahl mußte man zum Brennen aber haben. Die beiden anderen Taucher hatten das auch schon gesagt. Der Kapitän des Sperrbrechers war außer sich. Ich beruhigte ihn, und versprach, den Draht dennoch aus der Schraube herauszuholen. Nun mußte es sich zeigen, ob man genug Erfahrung und Ausdauer hatte, um auch ohne technische Hilfsmittel einen Draht aus der Schiffsschraube zu entfernen.

Ich ließ mich anziehen, nahm meine Eisensäge und stieg nach unten. Endlich, nach sechs Stunden harter Arbeit, mit Hilfe der Schiffsmaschine und einer Deckswinde, hatten wir es geschafft. Der Draht war aus der Schraube entfernt. Ich hatte eine Menge Eisensägeblätter verbraucht. Man kann unter Wasser eine Säge nicht so gut führen wie im Schraubstock. Vielleicht war dies der hundertste Einsatz, oder mehr, ich habe sie während meiner Taucherei nicht gezählt. Der Kapitän bedankte sich und ließ Essen und Trinken für mich und meinen Kameraden auffahren.

Hier an dieser Stelle muß ich meinem Kameraden H. St. aus Cuxhaven herzlich danken. Er war schwerbeschädigt aus Russland heimgekehrt und hat mich in den Kriegsjahren immer gut betreut. Er war immer bei der Sache und wußte genau, was ich vorhatte, wenn ich ihm eine Order nach oben gab. Wir bekamen von dem Kapitän noch drei Flaschen Weinbrand als Anerkennung. Dann verabschiedeten wir uns und fuhren todmüde nach Hause.

Story X

Vierzehn Tage darauf wurden wir wieder nach Bremerhaven beordert. Derselbe Sperrbrecher war von einem weserabwärts fahrenden U-Boot gerammt worden. Das U-Boot war aus dem Ruder gelaufen und hatte den Sperrbrecher mittschiffs in den Maschinenraum getroffen



Dabei war ein Loch von ca. 2 m Höhe und ca. 1 m Breite in die Außenseite des Sperrbrechers gerissen. Durch den Wassereinbruch stieg der Tiefgang des Schiffes auf 28 Fuß, das sind ca. 8,40 Meter. Im Trockendock konnten aber nur Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 24 Fuß gedockt werden. In Bremerhaven angekommen, ging es sogleich an die Arbeit. Ich ging runter, sah mir das Loch genau an - d.h. ich maß es mit Hilfe von dünnen Leisten aus, die ich abbrach und so Höhe und Breite genau hatte. Dann ließ ich auf der Werft eine Bohlenwand von 2,50 x 2,30 m und 5 cm Stärke nach meinen Angaben fertigen (eine „Patsche“), bohrte vier Löcher in die vorgefertigte Wand, die genau in die Leckränder paßten. Ich ließ mir 4 Hakenschrauben machen, die um die Leckkanten fassen sollten. Nun wurde die Wand mit Eisen beschwert und an der Leckseite herabgelassen. Nun wurde die Wand mit Eisen beschwert und an der Leckseite herabgelassen. Ich ging wieder ins Wasser runter, und nach meinen Angaben wurde die Wand genau vor das Kollisionsloch dirigiert. Dabei ist das Helmtelefon ein gutes Hilfsmittel, da man mit dessen Hilfe auf Zentimeter genau arbeiten kann. Ich schob nun meine Hakenschrauben in das Kollisionsloch, drehte sie so, daß die Haken von innen hinter die Leckränder zu sitzen kamen. Die Unebenheiten zwischen Patsche und Schiffswand wurden mit Werg ausgestopft, und dann wurden die Muttern auf den Schrauben angezogen. Jetzt konnten die drei Schlepper mit pumpen beginnen. In etwa 2 1/2 Stunden hatten sie das Schiff lenz. Nun konnten sie es ins Dock bringen.

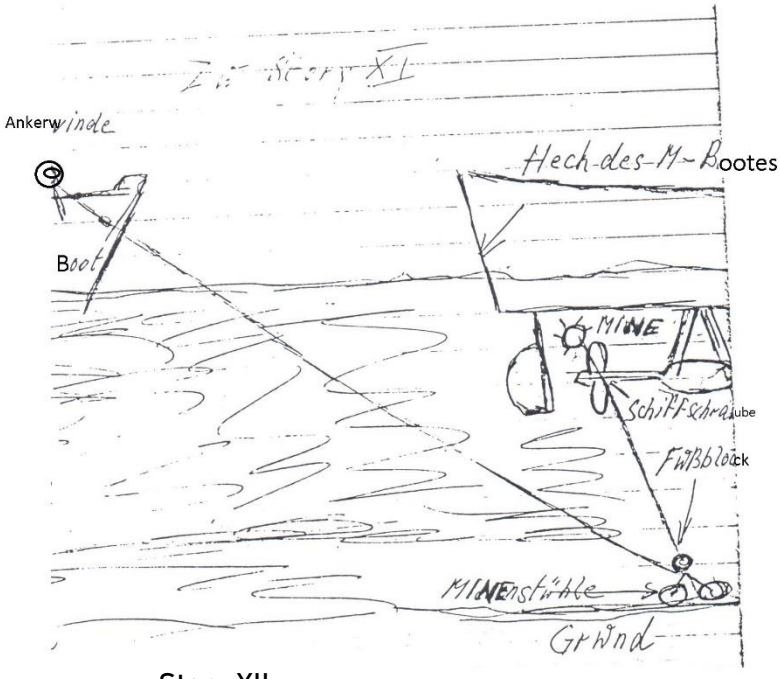
Das ist alles schneller geschrieben als gemacht. Sechs Stunden mußte ich im Wasser zubringen, um alles zu bewerkstelligen! Der Dank war ein tüchtiger Schluck aus der Buddel für den Heimweg und wir fuhren fröhlich heimwärts.

Story XI

Eines Tages wurde ich zu einem Minensuchboot gerufen, das beim Minenlegen eine der Netzminen in die Schiffsschraube bekommen hatte. Die Kette, an der die Mine befestigt war, hatte die Schraube blockiert. Alle Mann mußten von Bord, denn das Ding war gefährlich. Es war eine Hörnermine, die detoniert, sobald die Bleikappe eines Hornes abgestoßen wird. Ich bekam einen Feldwebel und zwei Mann zur Hilfe. Ließ mich anziehen und dann ging es hinab. Ich mußte sehr vorsichtig vorgehen, damit ich keines der Hörner abstieß. Wie ich durch Abtasten feststellen konnte, war die Mine ca. 30 cm unter dem Schiffsboden.

Ich hatte schon eine Idee wie man das Biest unter dem Schiffsboden heraus bekomme könnte ohne Schaden anzurichten. Oben erzählte ich meinen Kameraden was ich vorhatte. Ich ließ zwei Minenstühle zusammenschäkeln. Die Minenstühle sind schwere eiserne Grundgewichte, woran die Minen befestigt sind und auf einer bestimmten Wassertiefe gehalten werden. Einen Fußblock ließ ich gleichfalls am Grundgewicht befestigen.

Dann das Ganze an dem eingeschorenen Draht an der Stelle wo die Schiffsschraube saß, bis auf den Grund runtergelassen. Ein Ende des Drahtes nahmen meine Kameraden auf die Ankerwinde unseres Bootes. Mit dem anderen Ende ging ich wieder unter das Minensuchboot und schäkelte es unterhalb der Mine in die Kette ein. Dann ließ ich den Draht, welcher auf der Ankerwinde saß, durchholen. Die Mine wurde nun etwas nach unten gezogen und die Kette bekam Lose. Mit einer Eisensäge schnitt ich die Kette ab. Ich muß bemerken, daß ich mit meinen Kameraden in telefonischer Verbindung stand, und meine Anordnungen genau befolgt wurden. Von einem Schlepper wurde das Minensuchboot voraus verholt. Wir ließen unsere Ankerwinde fieren, und die Mine kam an die Wasseroberfläche. Sie wurde von einem Sperrwaffenspezialisten in Empfang genommen, entschärft und abtransportiert. Es waren schon aufregende Stunden, die.an die Nerven gingen. Ich möchte hierzu noch eine kleine Skizze machen. Ein Laie kann sich sonst keine Vorstellung von dieser Aktion machen.



Story XII

Einmal mußte ich nach Twielenfleth, das liegt bei von Stade an der Elbe. Dort sollte eine Mine gesprengt werden. Nachdem wir dort angelangt waren, wurde an der Stelle wo dMine liegen sollte, ein Hohlstabboot mehrere Male über die. Ich sollte Sprengladung anbringen. Ein Kapitänleutnant vom Sperrwaffenarsenal fragte, ob ich Eisenteile an meiner Taucherausrüstung hätte.

Das hatte ich natürlich: meine Taucherschuhe, Rücken- und Brustgewichte waren ja aus Gußeisen. Damit könnte er mich nicht nach unten schicken. Bergungsunternehmer Wulf, der mit seinem Schiff dabei war, hatte noch eine alte Taucher-Ausrüstung an Bord, deren Gewichte aus Blei und Messing bestanden. Diese wurde mir nun angelegt, und ich konnte hinabsteigen. Die Elbe ist an dieser Stelle ca. 13 m tief.

Ich mußte mich beim Suchen bücken. Plötzlich riß der Reitriemen, und die beiden Bleigewichte schlugen mir über den Kopf. Ich mußte den Rückweg mit dem Kopf nach unten antreten, weil ich das Ventil im Helm nicht bedienen konnte. Als ich, mit den Füßen zuerst, oben ankam, nahm man mich in Empfang und brachte mich erstmal wieder in die richtige Lage. Ich stieg an Deck und war vollkommen benommen. Über mein Pech wurde auch noch gelacht. Mir selbst war jedoch nicht nach Lachen zu Mute. Nach einer viertel Stunde hatte ich mich wieder erholt. Das Gerät wurde in Ordnung gebracht. Ich stieg wieder hinab und brachte die Sprengladung an. Nachdem ich wieder oben war, fuhr unser Schiff etwas weiter weg, und dann wurde die Mine gesprengt. Die Gefahrenstelle war beseitigt, und wir fuhren erleichtert heimwärts.

Story XIII

Hin und wieder gab es auch mal etwas Besonderes zum Tauchen. Wenn irgendein Pechvogel etwas in den Hafen hatte fallen lassen. Dann kam man zu mir und bat mich doch zu helfen. Es konnten sich um Maschinenpistolen handeln, oder auch um Wasserbomben, die beim Übernehmen von der Pier zum Schiff ins Wasser gefallen waren. Dem Unglücksraben drohte dann Arrest oder Urlaubssperre.

Ich fragte meinen Vorgesetzten, ob ich das Taucherboot benutzen dürfte. Es wurde genehmigt. Mein Kamerad und ich fuhren dann zu der Stelle wo die Sachen liegen sollten. Ein paar Mariner halfen uns, die Luftpumpe und die Schläuche zu bedienen. Mein Kamerad war am Telefon. Meistens fanden wir die Sachen schnell. Wir be-

kamen dafür etwas zum Rauchen und zum Trinken. Für Zivilpersonen gab es im Kriege nur 30 Zigaretten im ganzen Monat, so dass wir froh waren, ein paar Päckchen Tabak zu bekommen. Manchmal bekamen wir auch Kisten mit Bier, Wein oder Schnaps. Auch andere Sachen, die wir gut gebrauchen konnten, wurden uns gegeben. Unter anderem Tauwerk, aus dem wir Schuhe, Matten und Taschen gefertigt haben. Einmal bekamen wir sogar 25 Mettwürste!

Einmal habe ich einen Marinetaucher, der unter einem Minensuchboot festgekommen war, rausgeholt. Der arme Kerl hatte einen Taucheranzug mit angenähten Handschuhen an. Er war mit seinem Pressluftbrustgewicht irgendwo verhakt. Das Ventil hatte sich geöffnet, und er konnte es nicht wieder schließen, weil seine Arme aufgeblasen waren. Er lag platt unter dem Schiffsboden. Nachträglich hat er sich bei mir bedankt und gesagt, daß er von der Taucherei jetzt genug hätte. Später haben wir noch einmal zusammen gefeiert.

Ich habe unzählige Arbeiten an Schiffsböden und Schiffsschrauben sowie Schiffshebungen mit durchgeführt. Nach Kriegsende habe ich noch ein Jahr beim Engländer als Taucher gearbeitet. Mir wurde dann eine Stelle beim Niedersächsischen Hafenamt angeboten. Hier habe ich noch 10 Jahre als Zimmerer und Taucher gearbeitet. Als Taucher habe ich Kaimauern abgedichtet und Pfähle freigespült. Wir bekamen noch einen Taucher dazu, als die Nebenflüsse der Elbe nach Waffen und Munition abgesucht werden mußten. Es ging um die Este, die Lühe, die Süderelbe und die Oste. Zurückweichende Truppen hatten diese Sachen ins Wasser geworfen.

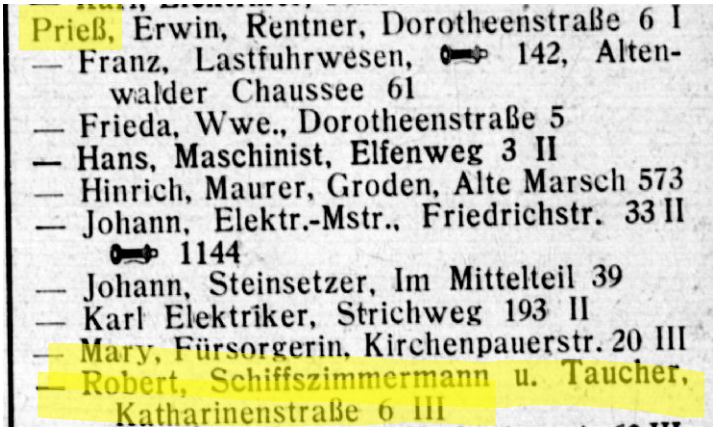
Nach einer schweren Magenoperation konnte ich meinen Beruf nicht mehr ausüben und habe dann bis zu meiner Pensionierung als Hafenmeister-Gehilfe Dienst gemacht.

Dies alles hat ein ehemaliger Klampenhauer (wie man den Schiffszimmermann aus Ulk nennt), Taucher, Hafenmeistersgehilfe und Schriftsteller erlebt und nicht ersponnen.

Robert Priehs
2190 Cuxhaven
Gartenstrasse 1
Tel.: 04721/31168

Anmerkungen:

1. *Der Familien-Name ist in der mir vorliegenden Kopie tatsächlich „Priehs“ geschrieben*
2. *Die Zeichnungen im Text sind von Robert Prieß mit Kugelschreiber angefertigt*
3. *Die Zeit der Niederschrift muß, wegen der 4-stelligen Postleitzahl, vor 1993 liegen)*


Prieß, Erwin, Rentner, Dorotheenstraße 6 I
— Franz, Lastfuhrwesen, ☎ 142, Altenwalder Chaussee 61
— Frieda, Wwe., Dorotheenstraße 5
— Hans, Maschinist, Elfenweg 3 II
— Hinrich, Maurer, Groden, Alte Marsch 573
— Johann, Elektr.-Mstr., Friedrichstr. 33 II
☎ 1144
— Johann, Steinsetzer, Im Mittelteil 39
— Karl Elektriker, Strichweg 193 II
— Mary, Fürsorgerin, Kirchenpauerstr. 20 III
— Robert, Schiffszimmermann u. Taucher, Katharinenstraße 6 III

Ausschnitt aus dem Cuxhavener Adressbuch 1938